

Kazimierz J. Pawelec

Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 19 grudnia 1989 r. V KR 169

Palestra 35/10(406), 76-79

1991

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

GLOSA do postanowienia Sądu Najwyższego z 19 grudnia 1989 r. V KR 169/89 (nie publikowane)

„Sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa zachowanie się innego współuczestnika ruchu nie może mieć większego znaczenia dla odpowiedzialności sprawcy wypadku drogowego zarówno w zakresie winy, jak i kary - jeżeli tenże sprawca widział to zachowanie i nie wyciągnął z tego faktu koniecznych dla siebie wniosków.”

Głosowane postanowienie porusza kilka problemów związanych z odpowiedzialnością karną kierowcy - sprawcy wypadku drogowego. Stwierdza, podobnie jak wiele innych orzeczeń Sądu Najwyższego, iż sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa zachowanie się innego współuczestnika ruchu nie ma większego wpływu dla odpowiedzialności sprawcy wypadku, a także poddaje krytyce zasadę nieufności w ruchu drogowym na rzecz zasady ograniczonego zaufania określonej w art. 3 ustawy z 1 lutego 1983 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 6, poz. 35).

Wskazana w drugiej części postanowienia zasada ograniczonego zaufania ściśle łączy się z zagadnieniem strony podmiotowej przestępstwa określonego w art. 145 k.k. w postaci naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, których elementami składowymi są m.in. reguły określone w prawie o ruchu drogowym.¹ Stąd też zasługuje na szersze oraz wcześniejsze omówienie, niż dyskusyjne (moim zdaniem nietrafne) rozstrzygnięcie traktujące o tym, że sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa zachowanie się innego współuczestnika ruchu, czyli jego przyczynienie się do wypadku, nie ma

większego znaczenia dla odpowiedzialności sprawcy wypadku zarówno w zakresie winy, jak i kary.

Zasada ograniczonego zaufania określa obiektywne granice ostrożności wymaganej od uczestników ruchu drogowego.² Nie obowiązuje przy tym, na co wielokrotnie zwracał uwagę Sąd Najwyższy, w odniesieniu do oznakowania drogi, przejść, przejazdów, poleceń dawanych przez osoby kierujące ruchem itd. Do tego rodzaju oznakowania oraz sygnałów kierujący może mieć zaufanie.

Nie mniej jednak należy zwrócić uwagę, że wskazana zasada ograniczonego zaufania doznaje licznych ograniczeń w szczegółowych przepisach prawa o ruchu drogowym. Chodzi tu zwłaszcza o nałożony na kierujących obowiązek zachowania nieufności wobec pojazdów uprzywilejowanych biorących udział w akcji (art. 43 ust. 2 i art. 44 ust. 2 prd), oznakowanych tablicą „Jazda próbna” (art. 17 ust. 3 prd) i in. Mimo wskazanych tylko przykładowo ograniczeń zasada ta należy jednak do wiodących w ruchu drogowym. Oparta została na przesłance przewidywania pewnych zdarzeń drogowych, które ze względu na utartą praktykę, mogą uchodzić za typowe. Należy zgodzić się z poglądem A. Bachracha, że możliwość to kategoria ontologiczna, a prawdopodobieństwo - kategoria empiryczna. Jest to możliwość realizująca się z pewną częstotliwością - „możliwość nie tylko wyobrazalna, lecz i przewidywalna”.³

Trafnie Sąd Najwyższy w głosowanym postanowieniu podkreślił, że zasada ograniczonego zaufania w założeniu

swym nie dopuszcza odpowiedzialności karnej kierowcy za cudzą nieostrożność, lecz odpowiedzialność tę łączy z przyjętą przez niego taktyką oraz techniką jazdy.⁴ Błąd przyjętej taktyki lub techniki jazdy zbiega się z nieostrożnością innego, a okoliczność ta warunkuje ocenę zachowania kierowcy, chociaż nie przesądza jeszcze, czy będzie to ocena niekorzystna.

Według wytycznych Sądu Najwyższego z 1975 r. (V KRP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33) „prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników ruchu dopóki, dopóty ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inna szczególna uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja /.../ nie każe oczekiwać, iż mogą oni nie dostosować się do tych zasad.”

Kierujący pojazdem nie ma zatem obowiązku przewidywania wszystkiego, co na podstawie ogólnego doświadczenia może przewidzieć. Obowiązek ten powstaje wówczas, gdy w ruchu drogowym pojawi się konkretne, w pewnych przypadkach nawet abstrakcyjne, zagrożenie, którego nieuwzględnienie będzie groziło wypadkiem.

Można przyjąć, że zasada ograniczonego zaufania, jest także w pewnych sytuacjach zagrożenia, zasadą reglamentowaną. Nie sposób przy tym zakreslić jej granic, które są płynne i ocenne. Nie mniej jednak próby takie znajdujemy w orzecznictwie Sądu Najwyższego. W powołanych Wytycznych znajdujemy przykładowe wyliczenie sytuacji nakładających na kierowcę obowiązek ograniczenia zaufania. Wskazówką taką jest stwierdzony fakt nieprzestrzegania przez współuczestnika ruchu obowiązujących zasad bezpieczeństwa, przy czym Wytyczne operują również potencjalnym zagrożeniem w postaci obecności na jezdni lub w jej pobliżu dzieci, starców, pewnych kategorii inwalidów, osób których ruchy mogą świadczyć o nietrzeźwości. Jest to jednak wyliczenie tylko przykładowe. Jak trafnie podkreślił Sąd Najwy-

ższy w nie publikowanym wyroku z 16 lipca 1975 r., V KRN 79/75, zasady ograniczonego zaufania nie można interpretować rozszerzająco i obarczać kierowców odpowiedzialnością za każdą sytuację wytworzoną na drodze.⁵

Reglamentację i zacieśnienie zasady ograniczonego zaufania znajdujemy również w późniejszym orzecznictwie Sądu Najwyższego. Wynika z niego, że niezależnie od wskazanych w Wytycznych przykładów, kierujący powinien ograniczyć zaufanie na widok idącego skrajem jezdni pieszego, przy zbliżaniu się do skrzyżowania i przejścia dla pieszych, wykonując manewr omijania bądź wymijania autobusu w rejonie przystanku.⁶ Warto przy tym zwrócić uwagę na wyrok Sądu Najwyższego z 8 listopada 1974 r., Rw 524/74 (OSN KW 1975, nr 1, poz. 17), w którym Sąd Najwyższy obowiązek ograniczenia połączył z istniejącymi realnie utrudnieniami w ruchu. Czytamy w nim: „Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności tym bardziej zwiększa się, im wyższy jest stopień nieprawidłowego zachowania się innego użytkownika drogi i im trudniejsze są warunki atmosferyczne i drogowe”.

Obok orzeczeń zacieśniających interpretację zasady ograniczonego zaufania i prób przykładowego wyliczenia sytuacji drogowych niebezpiecznych, znajdujemy całą gamę orzeczeń realistycznie podchodzących do zagadnienia. Przykładem może być wyrok z 4 marca 1981 r., V KRN 35/81 (OSNPG 1981, nr 6, poz. 67) oraz nie opublikowany wyrok z 8 kwietnia 1981 r., V KRN 52/81.

W pierwszym z nich czytamy: „W miarę rozwoju motoryzacji oraz wzrostu kultury jazdy, kierowca nie może stale zakładać istnienia sytuacji, że na drodze, i to o znaczeniu międzynarodowym, znajdować się będą nie oświetlone pojazdy drogowe. Może on natomiast mieć przeświadczenie, że w istniejących warunkach również inni użytkownicy stosować się będą do podstawowych zasad ruchu drogowego.”⁷

W drugim wyroku Sąd Najwyższy podkreślił, że „/.../ oskarżony nie miał obowiązku interesować się sytuacją, jaka istniała w ogrodzeniach posesji, z których wyszło dziecko, natomiast kroczenie dziecka od bramy zabudowań w kierunku jezdni i znajdowanie się w jego bliskiej, wynoszącej około 3 m odległości od krawędzi jezdni powinno zwrócić uwagę oskarżonego na tę sytuację i spowodować podjęcie przez oskarżonego środków zapobiegających wypadkowi.”⁸

Zaprezentowane poglądy, jak również głosowane w tym fragmencie postanowienie, można uznać za trafne, ale z pewnym zastrzeżeniem. Otóż, w warunkach zmasowanego ruchu drogowego nie zawsze wystarczy przewidywanie oraz szeroko rozumiane rozważne i ostrożne kierowanie pojazdem. Kierowca musi mieć również możliwość wykonania konkretnego manewru zapobiegającego, a na ten temat orzecznictwo Sądu Najwyższego w ogóle się nie wypowiedziało. Zgodzić się można z poglądem H. Gniza, który twierdzi, że badania przyczyn wypadków, które z reguły służyły za podstawę karania, można znacznie pożyteczniej wykorzystać na uruchomienie czynników, mogących wpłynąć na zapobieganie wypadkom w przyszłości.⁹

Drugą część głosowanego tu postanowienia Sądu Najwyższego, traktująca o skutkach prawnych przyczynienia się ofiary do powstania wypadku drogowego, budzi szereg uwag krytycznych. Nie bez znaczenia jest przy tym utarty w teorii pogląd, że do istotnych okoliczności obciążających sprawcę wypadku drogowego należą: nietrzeźwość, brutalność i nieudzielenie pomocy ofierze wypadku, w którym kierowca brał udział.¹⁰ Natomiast do istotnych okoliczności łagodzących, a więc wpływających na ocenę winy oraz rozstrzygnięcie o karze należą: przyczynienie się ofiary do wypadku lub jej skutków, doznanie przez sprawcę ciężkich strat osobistych lub poniesienie tych strat przez osoby dla niego najbliższe oraz ta okoliczność, że wypadek

można częściowo usprawiedliwić fizyczną bądź psychiczną niedyspozycją kierowcy, brakiem jego doświadczenia.

Pierwsza z wymienionych okoliczności, której to właśnie poświęcone zostało głosowane postanowienie, dotyczy przede wszystkim ofiar wypadków, które działaniem swym przyczyniły się do ich zaistnienia. Naganne zatem postępowanie kierowcy ma charakter nieostrożności wtórnej, polegającej na niezniwelowaniu skutków nieostrożności.¹¹ Odnosi się zaś nie tylko do ofiar wypadków, ale również i innych osób, które postępowaniem swym powodują naruszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Okoliczności te nie mogą zatem pozostać bez wpływu na ocenę współwinnego kierowcy. Znajduje to również wyraz w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Na przykład w nie publikowanym wyroku z 9 lipca 1980 r. V KRN 123/80, Sąd Najwyższy zauważył m.in., że pokrzywdzona powinna była ustąpić pierwszeństwa pojazdowi poruszającemu się po drodze. Nie zwalnia to oczywiście oskarżonego od odpowiedzialności za spowodowany wypadek. Łagodzi jednak w istotny sposób stopień zawinienia oskarżonego.¹² Kierujący pojazdem, widząc bowiem nieprawidłowe zachowanie się innego współuczestnika ruchu, który nie reaguje na dawane sygnały ostrzegawcze, bądź nie mając pewności, iż sygnały takie ów współuczestnik odebrał, kontynuuje jazdę w sposób bezkrytyczny, nie stosuje się do zasady ograniczonego zaufania.¹³

W takim przypadku trudno jednak uznać, iż nieprawidłowe zachowanie się pokrzywdzonego nie jest okolicznością łagodzącą dla sprawcy.¹⁴ Nieprzestrzeżenie przez niego zasad bezpieczeństwa musi być zawinione, chociażby nieumyślnie, a więc ocenione według reguł przewidzianych w art. 7 k.k., tj. z uwzględnieniem świadomości, woli lub powinności i możliwości przewidywania.¹⁵

Obarczenie zatem kierowcy pełnym ryzykiem odpowiedzialności karnej jest sprzeczne z poczuciem sprawiedliwości,

gdyż do wypadku doprowadziły również działania (zaniechania) innych osób. Wymagana od kierowcy ostrożność jest nie tylko kategorią woli, lecz i umiejętności. Staje on nieraz w obliczu sytuacji nie dających się z góry przewidzieć. Nie

bez znaczenia są więc również, nie uwzględniane przez sądy, czynniki psychoindywidualne - mniejsze bądź większe predyspozycje do wykonywania czynności kierowcy itp.

Kazimierz J. Pawelec

Przypisy

- ¹ Por. A. B a c h r a c h: Przepisy i wykroczenia drogowe w prawie polskim, Warszawa 1980, s. 263 i nast.; K. P a w e l e c: Rozpoznanie znamion przestępstwa drogowego w postępowaniu karnym, PP 1990, nr 7-8, s. 101-104.
- ² Por. K. B u c h a ł a: Przepisy przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej, Warszawa 1973, s. 160-161.
- ³ A. B a c h r a c h: Przepisy..., s. 202-203.
- ⁴ Por. Zb. D r e x l e r, J. K o c h a n o w s k i, W. R y c h t e r, W. T o m c z y k: Kodeks drogowy, Komentarz, Warszawa 1988, s. 26 i n.
- ⁵ Por. wyrok SN z 3 sierpnia 1976 r., VI KRN 166/76, nie publikowany.
- ⁶ Patrz: wyrok SN z 16 lipca 1975 r. V KRN 79/75, nie publikowany; wyrok z 10 lutego 1976 r., III KRN 70/75, OSNPG 1976, nr 4, poz. 34; wyrok z 15 sierpnia 1978 r., VI KRN 198/78, nie publikowany; wyrok z 9 lipca 1980 r., V KRN 123/80, nie publikowany oraz wyrok z 22 marca 1989 r., V KRN 52/89, nie publikowany.
- ⁷ Por. wyrok SN z 25 kwietnia 1979 r., V KRN 73/79, NP 1980, nr 11-12, s. 133 oraz wyrok z 25 kwietnia 1980 r., V KRN 63/80, nie publikowany.
- ⁸ Por. wyrok SN z 8 lipca 1981 r., V KRN 117/81, nie publikowany.
- ⁹ H. G n i z a: Zur Problem der unterschiedlichen Bewertung des menschlichen Faktors bei der Verhütung von Arbeits- und Verkehrsunfällen, Arbeitsökonomik und Arbeiterschutz, 1961, nr 2.
- ¹⁰ Por. A. B a c h r a c h: Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne, Warszawa 1967, s. 268-275.
- ¹¹ Szerzej A. B a c h r a c h: Ryzyko..., s. 275-276.
- ¹² Podobne zapatrywanie wyraził SN w nie publikowanym wyroku z 16 lipca 1975 r., V KRN 79/75; w wyroku z 4 marca 1981 r., V KRN 35/81, OSN PG 1981, nr 6, poz. 67 oraz nie publikowanym wyroku z 8 lipca 1981 r. V KRN 117/81.
- ¹³ Por. wyrok SN z 8 listopada 1974, Rw 524/74, OSN KW 1975, nr 1, poz. 17.
- ¹⁴ Por. wyrok SN z 9 grudnia 1981 r., V KRN 173/81, nie publikowany.
- ¹⁵ Por. wyrok SN z 27 lipca 1976 r., VI KRN 113/76, NP 1977, nr 5, s. 782 i glosa K. Buchały oraz wyrok z 9 października 1974, Rw 468/74, OSNPG 1975, nr 2, poz. 14.